

SAMFERDSELSNYTT

fra EU-delegasjonen

Nr. 1 | 2015

Brussel, 16. februar 2015



Fra 1. januar 2015 overtok Lativa formannskapet i Rådet. Latvierne har i sitt arbeidsprogram lagt fram hvilke saker de vil prioritere å arbeide med. På samferdselsområdet handler prioriteringene stort sett om å drive videre saker som er overtatt fra tidligere formannskap. På transportområdet gjelder dette både Jernbanepakke IV, havneforordningen, SES II+ og passasjerrettigheter i luftfarten, samt veisikkerhet.

For så vidt gjelder SES II+ er forslaget i substans ferdigbehandlet i Rådet. Latvierne har imidlertid varslet at videre framdrift vil avhenge av at Spania og Storbritannia blir enige om hvorvidt Gibraltar skal omfattes av regelverket eller ikke. Når det gjelder veisikkerhet, er det formalisering av enigheten mellom Rådet og Europaparlamentet i sakene som gjelder direktivet om grensekryssende utveksling av informasjon om trafiksikkerhetsrelaterte overtredelser og direktivet om vektorer og dimensjoner, som er prioritert. Formannskapet ønsker også å gjennomføre diskusjoner på politisk nivå om utviklingen, implementeringen og finansieringen av TEN-T-nettverket. Disse diskusjonene vil trolig ses i sammenheng med investeringspakken som Kommisjonens president Juncker har lagt fram, siden investeringspakken blant annet nevner transportinfrastruktur som et satsningsområde.

På ekomområdet står «Telecom Single Market»-pakken (TSM) og forslaget om nytt direktiv om nettverks- og informasjonssikkerhet høyt på agendaen. Når det gjelder TSM diskuterer rådsarbeidsgruppen nå bare forslagene om nettnøytralitet og internasjonal gjesting. Det foregående italienske formannskapet ga opp forsøket på å få til enighet i Rådet om de øvrige forslagene i denne pakken, og latvierne har ikke ambisjoner om å ta opp disse opp til diskusjon igjen. Dette betyr at Kommisjonens ønske om at medlemsstatene skulle komme til enighet om nye regler når det gjelder frekvensforvaltning, ikke hensyntas av Rådet. Trolig betyr det også at trilogforhandlingene med Europaparlamentet kan bli vanskelige.

Kommisjonen har varslet at den vil legge fram en ny digital strategi (se nærmere omtale av strategien nedenfor) og formannskapet ønsker å gjennomføre politiske diskusjoner knyttet til denne strategien, som er ventet fremlagt i mai. Saken er satt på agendaen for rådsmøtet for telekommunikasjon i juni.

INNHold

[Transportinfrastruktur](#)

[Generell transport](#)

[Vegtransport](#)

[Jernbane](#)

[Luftfart](#)

[Havn og sjø](#)

[Telekommunikasjon](#)

[Taler](#)

[Konferanser](#)

Transportinfrastruktur

EUs transportinfrastruktur med oppgradering i vente

Europakommisjonen publiserte 15. januar ni studier som tar for seg tilstanden og utviklingsbehovene til kjernenettverkskorridorene i EUs transeuropeiske transportnettverk, TEN-T. Studiene identifiserer et behov for infrastrukturinvesteringer i størrelsesorden 700 milliarder euro frem mot 2030. Dette er første gang at titalls tusen kilometer med jernbane, vei, innlands vannveier, havner, flyplasser og andre transportterminaler har blitt studert på en så omfattende måte og med en felles metodikk.

- Vi må trappe opp vår innsats for å sørge for at kjernenettverket vil være fullt operativt innen 2030, slik at man kan sikre en jevn transportflyt for passasjerer og gods i hele EU. Det er nå vi må investere i TEN-T-prosjekter og dra maksimal nytte av Connecting Europe-fondet og Kommisjonens 315 milliarder euro store investeringsplan, uttalte transportkommissær Violeta Bulc i forbindelse med fremleggelsen av studiene.

Hovedelementene i studiene er fastsettelse av korridorenes basisinfrastruktur, markedsanalyse, identifikasjon av kritiske punkter og utviklingsmål, samt utarbeidelse av lister med aktuelle prosjekter. Et eksempel på et aktuelt prosjekt er oppgraderingen av den såkalte Skandinavia-middelhavs-korridoren, slik at man knytter sammen store urbane sentra og havner i Skandinavia og Nord-Tyskland med middelhavsområdet.

Studiens resultater vil ligge til grunn for tildelingen av EU-midler for perioden 2014-2020 under investeringsinstrumentet [Connecting Europe Facility \(CEF\)](#). I tillegg vil koordinatorene for kjernenettverkskorridorene utarbeide en plan for sine respektive områder i løpet våren 2015, som så vil meddeles Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen. Disse planene vil danne en basis for videre utvikling av korridorene.

TEN-T omfatter også norsk infrastruktur. Norge deltar imidlertid ikke i finansieringen av TEN-T gjennom CEF.

Mer informasjon finnes på [Kommisjonens hjemmesider](#).

Generell transport

Manglende kunnskap om rettigheter hos reisende EU-borgere

Ifølge Europakommisjonens siste Eurobarometer for transport, så kjenner knapt én av tre EU-borgere på reisefot sine rettigheter. Kunnskapsnivået har ikke endret seg nevneverdig siden sist gang tilsvarende spørreundersøkelse ble gjennomført i 2009, noe som viser at det stadig er et klart rom for forbedringer i det informasjonsarbeidet som gjøres.

Flypassasjerer er de reisende som er best informerte, mens det er færre som reiser med tog eller maritim transport som vet hva de har krav på.

Størst bevissthet rundt rettighetene for reisende fant man i Østerrike, hvor 48 prosent av de spurte svarte at de var godt informerte. I Frankrike så var det derimot kun 17 prosent som kunne svare det

samme. De som har kunnskap om rettighetene oppga at de hovedsakelig hadde blitt kjent med disse gjennom TV og radio, aviser og blader, samt internett.

Tatt det relativt lave kunnskapsnivået i betraktning, er det derfor ikke overraskende at kun rundt en tredel av passasjerer som har opplevd problemer, som forsinkelse, kansellering, bagasjeskade, etc., benytter seg av muligheten til å klage. De resterende oppga at de trodde det ville være nytteløst eller for vanskelig å klage. Det må imidlertid kunne sies å være positivt at mer enn halvparten av de klagende var fornøyde med utfallet av klagen.

Den passasjergruppen hvor man finner størst tilfredshet – uavhengig av transportmåte – er blant personer med nedsatt funksjonsevne. Blant personer i denne gruppen som har etterspurt hjelp, er 81 prosent fornøyde med den assistansen de har blitt gitt. Over 40 prosent av disse er til overmål svært fornøyde.

Norge omfattes ikke av Kommisjonens undersøkelser.

Transportkommissær Violeta Bulc kom i forbindelse med Eurobarometeret med en videouttalelse som kan sees [HER](#).

Kommisjonens pressemelding, med lenke til fullstendig rapport, finnes [HER](#).

Vegtransport

Problematisk tysk minstelønn – Europakommisjonen i tenkeboksen

Med mål om et mer rettferdig arbeidsmarked, innførte Tyskland 1. januar 2015 for første gang en [lovfestet minstelønn for alle arbeidstakere](#). Lønnen er satt til 8,50 euro per time. For vegtransport, innebærer dette i utgangspunktet at ikke bare tyske transportører må overholde lovens krav, men også utenlandske aktører som kjører til og fra Tyskland, slik at både transittkjøring og kabotasjeoppdrag omfattes.

Tiltaket ble kort tid etter ikrafttredelsen møtt med kritikk fra en rekke østeuropeiske land, som hevdet at det ikke er forenelig med reglene om EUs indre marked. Spesielt situasjonen for utenlandske lastebilsjåførere med aktivitet i Tyskland ble fremhevet. Polens finansminister Mateusz Szczurek sa under den årlige sammenkomsten til Verdens økonomisk forum at kravet om minstelønn for denne gruppen ville være «en åpenbar ikke-tariffær handelshindring». Også Den internasjonale veitransportunionen (IRU) [kritiserte den tyske ordningen](#).

Europakommisjonen har tatt disse motforestillingene på alvor. Representanter fra 13 land, blant annet Polen, Tsjekkia, Ungarn, Estland, Litauen, Romania og Bulgaria, fikk anledning til å legge frem sine syn for Kommisjonens generaldirektorater for henholdsvis transport og det indre marked. Samtlige land oppfordret til suspensjon av den tyske minstelønnen inntil man får juridisk klarhet i situasjonen. Temaet ble i tillegg tatt opp av både transportkommissær Violeta Bulc og Marianne Thyssen, kommissær for sysselsetting, sosialpolitikk, kompetanse og arbeidsmarkedsmobilitet, i møter med tyske myndigheter i slutten av januar.

Det ble 30. januar kunngjort at Tyskland gjør retrett og inntil videre – på eget initiativ – suspenderer minstelønsordningen for transittkjøring gjennom landet. Ved kabotasjeoppdrag og internasjonal transport til Tyskland må imidlertid minstelønnen fortsatt respekteres. Det har blitt opplyst at

myndighetene vil foreta en ny vurdering av ordningen så snart Kommisjonen kommer med sine konklusjoner, noe som er forventet før sommeren.

Ambisjoner om et europeisk veiavgiftssystem

Transportkommisær Violeta Bulc har uttalt at Europakommisjonen kan komme til å jobbe for et felles veiavgiftssystem på EU-nivå. Uttalelsene ble gitt i [et intervju](#) med den tyske avisen Die Welt i forbindelse med et besøk Tyskland i slutten av januar, hvor hovedformålet var diskusjoner med regjeringen om landets eget vignettssystem. Hun delte også ambisjonene på [Twitter](#). Selv om idéen om et europeisk system ikke er ny, så har man til gode å se konturene av noe som kan minne om en felleseuropeisk løsning.

Bulc sier i intervjuet at det vil være ønskelig med et system basert på kilometerprising, hvor brukerne av veinettet betaler for tilbakelagt distanse – uavhengig av tid. Ifølge kommisæren vil den teknologiske utviklingen gjøre det lettere enn tidligere å implementere et slikt system, som forutsetter innsamling av store mengder data. Kilometerprising vil være det systemet som best gir uttrykk for prinsippet om at «brukeren betaler», ifølge Bulc, som spesielt trekker frem kostnadene trafikken påfører miljøet. Videre fremholder hun at et slikt system ikke skal være diskriminerende med hensyn til nasjonalitet.

Ikke-diskriminering har blitt trukket frem som et av de potensielt mest problematiske aspektene ved veiavgifter. Faren for ulik behandling av utenlandske bilister har blant annet vært en av innvendingene mot Tysklands planlagte vignettssystem, hvor tyske bilister vil bli tilgodesett med en refusjon i kjøretøysavgiften som kompensasjon for innkjøpet av årsvignetten. Utenlandske bilister vil derimot ikke ha denne muligheten. Kommisjonen har også påpekt at skisserte priser på korttidsvignettene, som typisk vil være alternativet for utlendinger, er uforholdsmessige sammenlignet med prisen på en årsvignett.

Om en slik veiavgiftsordning skal være obligatorisk, er noe som må avgjøres i diskusjoner med medlemslandene, sier Bulc i intervjuet.

Man kan imidlertid ikke vente seg noe lovforslag med det første, ettersom dette vil være et langsiktig arbeid for Kommisjonen. Det er like fullt verdt å merke seg at Bulc går såpass klart ut i media med sine ambisjoner.

Uber under lupen

Europakommisjonen har inntil nylig ikke ønsket å legge noen begrensninger på bildelingstjenesten Uber sin fremvekst i EU. Dette har stått i kontrast til situasjonen i flere europeiske land, deriblant Spania, Frankrike og Nederland, hvor myndighetene har forbudt tjenesten grunnet den angivelig urettferdige konkurransen for drosjenæringen som bruken medfører. I desember uttalte en talsmann for Kommisjonen at EU-retten ikke regulerer nasjonale drosjetjenester, slik at det dermed tilkommer medlemsstatenes egne myndigheter å forsikre seg om at Uber overholder reglene.

Etter å ha uttalt på en konferanse i Tyskland i januar at Uber vil kunne skape 50.000 nye arbeidsplasser i EU, og fjerne 400.000 biler fra veiene, møtte administrerende direktør i Uber, Travis Kalanick, Kommisjonen, representert ved transportkommisær Violeta Bulc og visepresident for det

digitale indre marked Andrus Ansip. Kalanicks ønsket seg en form for garanti eller tilsagn om at Kommisjonen ønsker å støtte utbredelsen av tjenesten. Dette fikk han imidlertid ikke.

- Vi trenger et velfungerende digitalt indre marked, uten diskriminering, men med respekt for loven, sa Ansip i etterkant av møtet. Kommisjonens interesse for saken kan tyde på holdningsendring. Dette er i så fall ikke overraskende. Kalanicks strategi er å se Uber i en urbaniseringskontekst, hvor både forbedret mobilitet og miljøhensyn er grunnleggende. Kommisjonen er i utgangspunktet positiv til slike initiativ, som endog kan være med å bidra til å realisere EUs egne ambisjoner. På den andre siden kan nyvinninger som Uber vise seg å være problematiske i forhold de prinsipper og regler som ligger til grunn for EUs indre marked, som eksempelvis ikke-diskriminering.

Også Europaparlamentet har fattet interessen for Uber. I et [brev til kommisær Bulc](#), stiller formann for TRAN-komiteen, Michael Cramer, en rekke spørsmål relatert til tjenestens EU-implikasjoner. Blant annet ønsker han svar på om Kommisjonen har vurdert rettslige, sosiale og økonomiske konsekvenser av økt bruk av slike tjenester.

Kommisjonens vurderinger av hvordan bildelingstjenester som Uber skal behandles, vil også få betydning for hvordan slike tjenester kan tilbys i Norge.

Jernbane

Høy prioritet for Jernbanepakke IV

Rådets latviske formannskap har gjort det klart at Jernbanepakke IV vil være deres høyest prioriterte sak på transportfeltet. [Arbeidsprogrammet](#) slår fast at halvåret skal brukes til videre diskusjoner om alle delene av pakken. Når det gjelder den tekniske delen, er ambisjonen å bygge videre på arbeidet som har blitt gjort blant annet av det italienske formannskapet før jul og fullføre forhandlingene med Europaparlamentet. Hva angår den mer kontroversielle politiske delen av jernbanepakken, ønsker man å fortsette pågående diskusjoner, uten noe uttalt mål om enighet mellom institusjonene. Ambisjonsnivået er her derfor noe mer dempet.

Latvierne har imidlertid fått en tøff start med hensyn til jernbanepakkens videre fremdrift. De første trillogforhandlingene om den tekniske pilaren 29. januar viste seg mer eller mindre nytteløse, da verken Rådet eller Europaparlamentet var villige til å revurdere sine posisjoner. Kompetansespørsmål rundt sertifisering av rullende materiell og diskusjon om det felleseuropeiske systemet for styring av togtrafikk (ERTMS) var blant punktene på agendaen. Det bør nevnes at disse temaene i tillegg har blitt antatt å ikke være blant de vanskeligste.

Vedrørende den politiske delen av pakken, så presenterte formannskapet en kompromisstekst til Rådes arbeidsgruppe for transport 7. januar. Teksten fokuserer på jernbaneforvaltning, liberalisering av markedet for persontransport, herunder tildeling av ruter/offentlige kontrakter. Latviernes tilnærming ble godt mottatt av delegasjonene til de øvrige medlemslandene, som nå kan komme med sine kommentarer. Disse vil danne bakgrunnen for et nytt utkast, som så vil bli diskutert i løpet av februar.

Neste rådsmøte for transport er 13. mars.

Luftfart

Europakommisjonen varsler ny luftfartspakke

En ny luftfartspakke er varslet i Kommisjonens [arbeidsprogram for 2015](#). Ifølge programmet vil pakken inkludere en meddelelse om utfordringene for EUs luftfartssektor og forslag til forbedringer av dens konkurransevne. Av arbeidsprogrammet fremgår det også at forslaget til ny forordning om lufthavnrelaterte tjenester trekkes tilbake grunnet mangel på utsikter til enighet.

At konkurranseaspektet vil stå sentralt i den nye pakken ble bekreftet av generaldirektør João Aguiar Machado i Kommisjonens generaldirektorat for mobilitet og transport (DG MOVE) under et møte i Europaparlamentets TRAN-komite 20. januar. – Forbedret direkte luftforbindelse til og fra EU blir stadig mer utfordrende, ettersom Europas knuteflyplasser opererer i et veldig konkurransedyktig internasjonalt miljø av globale aktører, spesielt fremvoksende regioner i Midtøsten, Asia, Afrika og Sør-Amerika, uttalte han.

Machado nevnte også at pakken kan komme til å inneholde en eller annen form for regulering av droner, som han beskrev som en sektor med enorme kommersielle muligheter, men hvor også sikkerhetshensyn må ivaretas.

Når det gjelder den videre behandlingen av [SES II+](#), blokkeres denne av den fastlåste uenigheten mellom Storbritannia og Spania om hvilket lands lovgivning som skal gjelde i Gibraltar. Det latviske formannskapet har uttalt at forhandlinger med Europaparlamentet om dette forslaget først er aktuelt når Gibraltar-spørsmålet er aktuelt. Generaldirektør Machado har understreket behovet for en snarlig løsning og mener det er urimelig at konflikten skal få så omfattende konsekvenser for resten av luftfarten i EU.

Havn og sjø

Europakommisjonen gjennomgår EUs maritime transportstrategi

Med mål om en midtveisevaluering av EUs strategi for maritim transport, ble en offentlig høring lansert 28. januar. Kommisjonen ønsker med dette å samle innspill fra berørte parter, både med hensyn til strategiens målsettinger og hva som kan gjøres for å oppnå disse. Selve strategien ble lagt frem i 2009 og løper frem til 2018.

Et punkt av særlig interesse for Kommisjonen er de hindringer som aktører fra EUs medlemsland møter når de ønsker adgang til tredjelandsmarkeder. Videre er det ønskelig med innspill til hvordan transportsektoren kan utvikle seg i en mer miljøvennlig retning, som eksempelvis gjennom alternative drivstoffer, samt styrke sin konkurransevne. Ellers viser Kommisjonen stor interesse for hva som kan gjøres for å bedre den maritime sikkerheten.

Interessenter har mulighet til å komme med innspill frem til 22. april via et spørreskjema på nett. Høringen er også åpen for norske bidrag.

Mer informasjon om høringen finnes på [Kommisjonens hjemmeside](#).

Telekommunikasjon

Telekompakke til stadig besvær

Det latviske formannskapet i Rådet understreker i sitt [arbeidsprogram](#) at de vil arbeide for et samlet kompromiss om den såkalte telekompakken («Telecom Single Market»). Ifølge programmet vil det ledende prinsippet være balansen mellom tjenester av høy kvalitet på den ene siden og rimelige kostnader for europeiske borgere på den andre. Den opprinnelige pakke ble lagt frem av Europakommisjonen i september 2013.

Latvierne har så langt vist vilje til å følge opp ambisjonen. Allerede i løpet av siste halvdel av januar ble et forslag til kompromisstekst presentert. Forslaget viste seg å vinne oppslutning blant de fleste medlemsland under et møte på arbeidsgruppenivå – både når det gjaldt reguleringen av roamingpriser på grossistnivå og synet på nettnøytralitet, som er de to eneste punktene fra Kommissjonens opprinnelige forslag som behandles av Rådet. De øvrige forslagene i den såkalte telekompakken vil medlemslandene ikke ha.

Når det gjelder roaming går formannskapetets kompromiss ut på at man innfører en begrenset «roam-like-at-home»-løsning ved at det innføres kvantitative grenser for mengden data, antall ringeminutter og antall SMS man kan benytte i utlandet uten at tilbyderen kan ta ekstra betalt («basic roaming allowance»). I kompromissteksten foreslås det at endringene skal tre i kraft 30. juni 2016. Diskusjonene i rådsarbeidsgruppen går nå på om det skal innføres en slik «basic roaming allowance» og hvilke kvantitative grensene som i så fall skal gjelde.

Med hensyn til nettnøytralitet, foreslår latvierne en tekst basert på generelle prinsipper om hva internetttilgang skal være. Hva nettnøytralitet er, er ikke definert. Forslaget inneholder heller ingen særskilt regulering av spesialiserte tjenester. Formannskapet har foreslått at tilbydere skal kunne tilby tjenester som krever særskilt kvalitet på tilgangen så lenge “the quality of service for other users is not affected”. Dette innebærer at tilbydere av tilgang til internett vil stå fritt til å tilby bedre kvalitet knyttet til visse tjenester, så lenge den generelle internetttilgangen ikke begrenses. Dette er et godt stykke unna hva Europaparlamentet ble enige om da de stemte over forslaget for snart ett år siden. Videre legges det opp til en rett til å utøve «zero rating», som gir ubegrenset og privilegert tilgang til visse tjenester, eksempelvis musikkstrømming. En gruppe land, med Nederland i spissen, har imidlertid markert seg som sterke motstandere av dette, ettersom det vil være en form for positiv diskriminering som ikke bør tillates. Også Norge deler dette synet. Frankrike og Storbritannia støtter derimot det fremlagte forslaget på dette punktet.

Til tross for uenighetene rundt «zero rating», så har formannskapet lyktes med å forene medlemsstatene på visse punkter. Ønsket er at man innen mars har nådd en enighet som muliggjør forhandlinger med Europaparlamentet om pakken som helhet.

Ny digital strategi forventes i mai

EUs stats- og regjeringssjefer kom under Det europeiske råd i [desember 2014](#) med en klar anmodning til Europakommisjonen om å legge frem en ny og ambisiøs strategi for det digitale feltet før neste toppmøte i juni i år. Dette arbeidet er nå i full gang og strategien forventes fremlagt i mai.

Kommisjonens visepresident for det digitale indre marked, Andrus Ansip, står i spissen for en undergruppe på tolv kommissærer. Det tilsvarer nesten halve kommisjonskollegiet og er et signal om at strategien er en prioritert oppgave for Junckers team, som i sitt arbeidsprogram for 2015 har satt seg fore å legge til rett for en livskraftig digital økonomi og et dynamisk digitalt samfunn.

Ansip skriver på sin [blogg](#) at utgangspunktet er at strategiens mål skal være realistiske og oppnåelige, samt lettforståelige. – Dette skal ikke bli en «catch all»-strategi, i den forstand at den lover og snakker mye – men ikke inneholder noe som kan gjøres skikkelig, eller har noen reell virkning, understreker han. Dette må sies å være helt i tråd med den nye Kommisjonens politiske retningslinjer, hvor regelforenkling og effektivitet vektlegges.

Når det gjelder strategiens konkrete innhold, så har Kommisjonen så langt vært tilbakeholden med informasjon. Et lekket dokument viser imidlertid at fire følgende områder kan bli prioritert:

- Forbrukerrettigheter (revisjon av e-handelsdirektivet)
- Grenseoverskridende tilgang til innhold (revisjon av media- og opphavsrettsdirektivene)
- Elektronisk kommunikasjon (revisjon av rammedirektivet)
- Personvern (revisjon av kommunikasjonsverndirektivet)

Det fremgår også av dokumentet at ti andre områder er under vurdering. Blant disse finner man standarder og interoperabilitet, skatt og merverdiavgift for netjtjenester, plattformnøytralitet, e-gov-tjenester og levering av pakker.

Videre blir strategien i slutten av februar temaet for en større konferanse i Brussel, hvor mer enn 400 representanter fra næringsliv, organisasjoner og andre med tilknytning til det digitale feltet skal møtes for å utveksle synspunkter.

Den endelige strategien vil bli offentliggjort 6. mai.

Taler

Kommissær for transport, Violeta Bulc:

[*Innovative rail transport as a driver for growth and jobs in the EU*](#), Brussel, 21.01.15

Visepresident og kommissær for det digitale indre markedet, Andrus Ansip:

[*Concluding the EU Data Protection Reform is essential for the Digital Single Market*](#), Brussels, 28.01.15

[*A safe and secure connected digital space for Europe*](#), Brussels, 20.01.15

[*The Digital Single Market – investing in the future*](#), Riga, 11.12.14

Kommissær for digital økonomi og samfunn, Günther Oettinger:

[*Connect with European innovation*](#), Brussel, 28.01.15

Konferanser

EU-delegasjonen og European Bureau for Conservation & Development (EBCD):

Making the shift towards zero emission road transport: Placing the EU at the forefront of renewable energy and clean power for transport policies, Brussel, 05.03.15

Europakommisjonen:

Stakeholder forum on Europe's new digital priorities: #Digital4EU, Brussel, 24.02.15 – mer informasjon [HER](#).

Intelligent Transport Systems Conference 2015: A Digital Strategy for Mobility: From Capacity to Connectivity, Brussel, 24.04.15 – mer informasjon [HER](#).

Med vennlig hilsen

Camilla Ongre, samferdselsråd
camilla.ongre@mfa.no

Øyvind Rinbø, samferdselsrådgiver
oyvind.rinbo@mfa.no